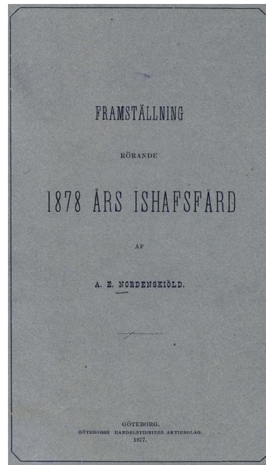



# Framställning rörande 1878 års Ishafsfärd

AF

## A. E. Nordenskiöld

---

## Förord till den elektroniska utgåvan

Denna framställning av **Adolf Erik Nordenskiöld** (1832-1901) har digitaliserats 2012 av Kungliga Biblioteket i Stockholm och anpassats för Projekt Runeberg i juli 2016 av Ralph E

FRAMSTÄLLNING

RÖKANDE

1 m ÅHS ISHAFSFÄRD

AI1

A. E. NORDENSKIÖLD.

GOTEBORO.

GÖTKBOKGS I1ANDELSTIDN1XGS AKTIEHOT.AG.

1877.FRAMSTÄLLNING

RÖIIANDE

18711 ARS ISHAFSFÄRD

AF

A. E. NORDENSKIÖLD.

GÖTEBORG.

GÖTEBORGS HANDELSTIDNINGS AKTIEBOLAG

1877.S. A. K.

De forskningsfärder, som under de senare årtiondena från Sverige afgått mot norden, hafva redan längesedan erhållit en verklig nation el betydelse genom det lifliga intresse, med hvilket de omfattats öfverallt så väl inom som utom fosterlandet, genom de betydande summor, som på dem offrats af staten och framför allt enskilda personer, genom den praktiska skola de utgjort för öfver trettio svenska naturforskare, genom de vigtiga vetenskapliga och geografiska resultat de lemnat och genom det material till vetenskaplig forskning, som genom dem liembragts till Sveriges Riks-Museum och som gjort detta i afseende å arktiska naturföremål till det rikaste i verlden. Härtill komma upptäckter och undersökningar, som redan blifvit eller lofva att i en framtid blifva af praktisk betydelse, t. ex. expeditionernas meteorologiska och hydrografiska arbeten, deras omfattande undersökningar af säl- och hvalrossfåugsten i polarhafven, påvisandet af den förut ej anade fiskrikedomen vid Spetsbergens kuster, upptäckter på Beeren Island och Spetsbergen af betydande kol- och fosfatlager, hvilka i en framtid böra blifva af stor ekonomisk betydelse för närliggande länder, och framfor allt de 2:ne sista expeditionernas lyckliga framträngande till mynningen af de stora, till gränserna mot Kina segelbara Sibiriska floderna Obi och Jenissej, hvarigenom"ett månghundraårigt, sjöfartsproblem ändtligen vunnit sin lösning.

Men just do resultat, som redan vunnits, mana till fortsättning, isynnerhet som de 2:ne sista expeditionerna öppnat ott nytt, i vetenskapligt och jag vågar äfven säga praktiskt hänseende utomordentligt lofvande forskningsfält, nemligen den öster om Jenissojs mynning belägna delen af Ishafvet. Ännu i våra dagar, i telegrafens och ångans tidehvarf, möter man här ott i vetenskapligt hänseende nytt, förut oberördt forskningsområde. Ja, hela den ofantliga ocean, som utbreder sig öfver 90 längdgrader från Jenissejs mynning, förbi Ivap Tschel-juskin, de gamle geografernas Promentorium Tabin, till Wran-gelsland, har, om man undantager' färden med större eller mindre båtar längs med stränderna, aldrig ännu plöjts af någon fartygsköl och aldrig skådat en ångares rökpelare.4

Det är dessa förhållanden, som föranledt mig att söka åstadkomma- medel till en i vetenskapligt och nautiskt hänseende så fullständigt som möjligt utrustad expedition, hvilken skulle hafva till uppgift att i geografiskt, hydrografiskt' och naturhistoriskt hänseende undersöka norra Ishafvet bortom Jenis-sejs mynning, om möjligt till Boringssund. Man kan, utan fara att säga för mycket, påstå, att ott mer lofvande forskningsområde sedan Gooks berömda resor i Stilla Oceanen ej förelegat någon forskningsexpedition, om blott isförhållandena medgifva att med en dertill lämplig ångare framtränga i detta haf. För att kunna döma härom, torde det vara af nöden att kasta en kort återblick öfver de försök, som gjorts att framtränga å den väg, som den ifrågasatta expeditionen skulle få till uppgift att beträda.

Den svenska hamn, från hvilken expeditionen skall utgå, kommer förmodligen att blifva Göteborg. Afgångstiden är bestämd till början af Juli 1878. Vägen tages till en början längs med Norges vestkust förbi Nordkap och mynningen af Hvita hafvet till Matotschkinsundet på Novaja Semlia.

Öppnandet af en sjöförbindelse mellan det öfriga Europa och dessa trakter genom sir Hugh Willoughby och Richard Chancelor 1553 var frukten af den första, från England för upptäckter utsända sjöexpedition. Deras färd utgör derjemte det första försök till finnande af en nordostlig förbindelse med Kina. Målet nåddes visserligen icke, men deremot öppnade den ifrågavarande resan sjöförbindelsen mellan England och Hvita hafvet och bildar derigenom en vändpunkt ej allenast i Englands och Rysslands sjöfart utan äfven i verldshandeln. Den kräfde ock sina offer, i det sir Willoughby sjelf med hela besättningen på det fartyg, som stod under hans befäl, omkom under öfvervintring på Kola-halfön. I våra dagar färdas tusentals fartyg tryggt och säkert på denna stråt.

Med den kännedom, man numera äger om isförhållandet i det Murmanska hafvet — så kallas på äldre kartor hafvet mellan Köla och Novaja Semlia, — kan man under senare delen af sommaren segla från Hvita hafvet till Matotschkinsundet utan att behöfva befara det ringaste hinder af is. För några årtionden tillbaka var dock, till följd af bristande kunskap om den rätta tiden och rätta vägen, förhållandet helt annorlunda, såsom nogsamt synes af berättelsen om de svårigheter och faror den berömde ryske sjöfaranden grefve Lütke mötte under sina, fyra somrar å rad (1821—1824) upprepade resor längs med Novaja Semlias vestkust. En duglig fångstman kan numera med ett vanligt fångstfartyg på en enda sommar segla mer vidt ikring på dessa haf än förut en med alla

ett örlogs-varfs tillgångar utrustad expedition på fyra gånger så långtid.5

Från Murmanska hafvet kau man komma in i det Kari-ska på fyra olika vägar, nemligen a) Jugor-sundet, de gamle holländarnes Fretum Nassovicum mellan Wajgatsch-ön och fasta landet; b) Karislca Forten mellan No vaja Semlia och Wajgatsch-ön; e) Matotsclikinsundet, som mellan 73° och 74°n. lat.tudelar Novaja Semlia, och slutligen d) vägen norr om clenna dubbel-ö. Vägen förbi Novaja Semlias nordspets blir vanligen isfri först i början af September månad — och torde derför ej böra väljas vid en expedition, som har till uppgift att framtränga långt österut i dessa haf. Jugorschar och Ivariska Porten blifva tidigt fria från fast is, men besväras i stället länge af betydande drif-ismassor, som af de här med ebb och flod vexlande hafsströmmarne föras af och an i bugterna på ömse sidor om sunden. Dessutom saknas åtminstone vid Jugorschar goda hamnar, till följd hvaraf de kringdrifvande ismassorna kunna blifva af stor olägenhet för de fartyg, hvilka söka på dessa vägar tränga in i det Ivariska hafvet. Matotschkinsun-det åter bildar en nära hundra kilometer lång, trång, men djup och, med undantag af ett par till läget kända grund, ren kanal, som visserligen först i senare hälften i Juli plägar blifva fri från fast is, men som å andra sidan, till följd af hafsku-stens gestalt, är mindre besvärad af drif-is än de södra sunden. Goda hamnar finnas vid sundets östra mynning. Aren 1875 och 1876 voro såväl sunden som de utanför liggande hafven fullkomligt isfria i slutet af Augusti, men långt tidigare var isen så skingrad äfven på östra sidan, att ett fartyg utan fara kunde leta sig en väg mellan de spridda drif-isstyckena. Den del af Novaja Semlia, som af fångstmannen först angöres om våren, plägar ofta' just vara vestkusten utanför Matotschkin.

Ifall ej mindre vanliga väderleksförhållanden inträffa i de här ifrågavarande trakterna under loppet af för- och högsommaren 1878, t. ex. mycket ihållande sydliga vindar, som tidigt skulle föra drif-isen bort från kusten af fasta landet, anser jag det, med anledning af hvad jag har antydt, vara för expeditionen tryggast att välja vägen öfver Matotschkinsuudet.

Man kan dock icke påräkna att redan i början af Augusti härifrån hafva ett öppet farvatten rcüd mot Dicksons hamn vid Jenissejmynningen, utan måste man göra sig beredd på en betydlig omväg mot söder för att undvika do i Kariska hafvet ända till början af September kringdrifvande drif-ismas-sorna. Det uppehåll af några dagar, som isförhållandena här kunna föranleda, lemnar för öfrigt expeditionen tillfälle till värderika naturhistoriska och hydrografiska arbeten i den ända till 200 famnar djupa kanal, som framgår längs med Novaja Semlias ostkust. För öfrigt är Kariska hafvet icke djupt, utan jemngrundt (10—30 famnar), dock utan att vara besväradt af6

undervattensbankar eller klippor. Det rikaste djurlifvet träffas i förutnämda djupa ränna längs med ostkusten, och det är äfven härifrån våra 2:ne föregående expeditioner hemfört flere i systematiskt hänseende synnerligen egendomliga och intressanta djurformer. Äfven alglifvet är här närmast kusten rikt och yppigt. Nästa års expedition hör derför söka komma till Matotschkin så tidigt, att åtminstone några dagars vetenskapligt arbete medhinnes i dessa trakter.

Sjelfva färden från Kariska hafvet till Dicksons hamn möter, enligt den erfarenhet man numera har vunnit, icke någon svårighet. Dock kan man ej påräkna att komma till Dicksons hamn förrän den 10 till den 15 Augusti. 1875 nådde jag denna hamn den 15 Augusti med en segelskuta, efter att i Kariska hafvet hafva varit mycket fördröjd af stiltje. Med en ångbåt harle hamnen nämde år kunnat nås redan första dagarne af månaden. 1876 voro isförhållandena mindre gynnsamma, till följd af en kall sommar och ihållande nordostvindar. Men äfven detta år kom jag till Jenissejs mynning den 15 Augusti.

"Vid Dicksons hamn är det min afsigt att lägga till åtminstone för några timmar för att å någon af de kringliggande holmarne nedlägga post, i fall jag ej, såsom sannolikt är, blir i tillfälle att här möta något från Jenissejsk utsändt fartyg, med hvilket underrättelser om expeditionen kunna hemsändas.

Verkliga iakttagelser rörande de hydrografiska förhållandena mellan Jenissejs mynning och Kap Tscheljuskin saknas för det närvarande nästan belt och hållet, enär, såsom jag redan omiiämt, något större i ar ty g aldrig seglat fram härstädes. Äfven om ryska båtfärder längs med kusten känner man ytterst litet, och af deras misslyckade försök att framtränga kär kan man ingalunda draga någon ogynnsam slutsats om hafvets segelbarhet under vissa tider af året. Om man med kännedom om de tillgångar för utrustning af sjöexpeditioner, Sibirien för det

närvarande äger, söker göra sig begrepp om utrustningen af de på skilda vägar med utomordentlig ihärdighet till Sibiriens nordkust åren 1734—1743 utsända ryska expeditionerna*), så bör man lätt inse det berättigade i detta uttalande. Med skäl kan man vänta, att en väl utrustad ångbåt skall kunna framtränga vida bortom det ställe, der dessa nödgats vända med sina små, men med en talrik bemanning

*) En omsorgsfull redogörelse for dessa resor träffas i: Heise des Kaiser-lich-russisehen Flotten-Lieutenants Ferdinand v. Wrangel längs der Nordküste von Sibirien und auf dem Fismeere 1820—1824. Bearbeitet von G. lingelhardt. Berlin 1839; och G. jf. Muller: Voyages et Découvertes faitcs par les Husses le long des cötes de la mer Glaciale etc. Amsterdam MDCCLXVT.7

försedda, för is alltför bräckliga och för öppen sjö odugliga, oftast med vidjor hopsydda farkoster.

För öfrigt äro endast 3:ne sjöfärder eller kanske rättare kustfärder i denna del af det Kariska hafvet kända, alla under ledning af styrmännen Minin och Sterlegoff. Det första försöket verkstäldes år 1738 i en "dubbelslup" af 70 fots längd, 17 fots bredd och 71I2 fots djup, bygd i Tobolsk och derifrån förd till Jenissej af löjtnant Owzyn. Med detta fartyg framträngde Minin utför Jenissej till 72° 53' n. 1. Härifrån utsändes en jolle vidare mot norden, men äfven den nödgades till följd af proviantbrist vända, innan man nått det ställe vid Jenissejs mynning, som af mig benämts Dicksons hamn. Följande året gjordes ett nytt försök, hvarvid man dock ej keller hann längre än sommarn förut. Ändtligen lyckades man 1740 att med förut nämda dubbelslup nå 75° 15' n. 1., efter att hafva utstått stora faror under en svår sjögång i flodmynningen. Den 2 September, just då den fördelaktigaste tiden för seglatsen i dessa farvatten inträdt, vände man, hufvudsakligast med anledning af den sena årstiden.

Ytterligare finnas ett par på verkliga iakttagelser grundade meddelanden rörande isförhållandena vid denna kust att tillgå. Akademikern Middendorff nådde nemligen under sin berömda forskningsresa i norra Sibirien den 25 Augusti 1843 från land hafskusten vid Tajmurviken (75° 40' n. 1.) ock/an» hafvet isfritt, så långt ögat från höjdsträckningen vid kusten kunde nå. *) Dessutom anför Middendorff, att Jakuten Fomin, den ende, som tillbragt en vinter Vid Tajmurviken, förklarat, att . isen lossnar i det utanför liggande hafvet i första hälften af Augusti och att den af sydlig vind drifves bort från stran-nen, dock ej längre än att drif-iskauten kan ses från strandhöjderna.

Landet mellan Tajmur och Kap Tscheljuskin har blifvit kartlagdt genom färder i slädar längs med kusten af styrman Tscheljuskin år 1742. Det är numera fullkomligt afgjordt, att Asiens nordligaste udde af honom upptäcktes i Maj månad nämde år, och då var naturligtvis hafvet utanför isbelagdt. Någon iakttagelse om •isförhållandena under sommaren eller hösten i hafvet närmast vester om Kap Tscheljuskin finnes deremot icke, men då fråga är om farbarheten af detta haf, är det på sin plats att redan här framhålla, att Prontschischew den 1 September 1736 i öppet haf med kustfarkoster österifrån i det allra närmaste nådde Asiens nordspets, som antages vara belägen vid 77° 34' n. lat. och 105° ost. long., och att norske

*) Th. v. Middondortf: Rcise in dei- Aussersten bordon und Osteii Sibiriens. B. IV. I. s. 21 o. 508 (1807).8

fångstmän under senhösten upprepade gånger seglat långt österut från Novaja Semlias nordspets (77° n. lat. och 68 ost. long.) utan att möta någon is.

Af hvad ofvanstående anförts är tydligt, att man för det närvarande icke äger någon fullständig, på verkliga iakttagelser grundad kunskap om de hydrografiska förhållandena på kuststräckan mellan Jenissej och Kap Tscheljuskin. Jag anser dock, att man under September och möjligen senare delen af Augusti månad hör kunna med full säkerhet påräkna att här erhålla ett isfritt vatten eller åtminstone en bred isfri ränna längs med kusten, på grund af de ofantliga massor varmt vatten, som de i Högasiens stepper upprinnande floderna Obi, Irtish och Jeuissej här utgjuta i hafvet, efter att hafva upptagit vatten från ett under Augusti månad öfver a-llt starkt uppvärmdt flodområde, större än sammanlagdt alla de floders, som utfalla i Medelhafvet och Svarta hafvet.

Mellan Dicksons hamn och Hvitöu framgår derför en väldig sötvattenström, till en. början mot norden. Det inflytande, som jordens rotation utöfvar i dessa höga breddgrader på strömmar, som framlöpa ungefär i meridianens riktning, är dock mycket betydligt och ger åt söderifrån kommande strömmar en ostlig aflänkning.

Till följd häraf måste Obi-Jenissejs tiodvatten till en början hållas liksom instängdt i en egen strömfåra längs med Tajmur-landets kust, ända tills strömmen bortom Kap Tscheljuskin obehindradt kan framlöpa mot nordost eller ost. Nära utloppet af de större floderna har jag under lugnt väder i denna ström ungefär vid 74° n. lat. iakttagit en värmegrad, uppgående utanför Jenissej till —(—9 (den 17 Augusti 1875), utanför Obi till (den 10 Augusti samma år). Såsom vanligt åstadkommer denna söderifrån kommande ström dels en kall undervattensström, som vid storm lätt blandar sig med ytvattnet och afkyler detsamma, dels på ytan en nordlig, kall, isbeströdd motström, hvilken till följd af jordens omlopp får en vestlig aflänkning och som tydligen framgår från öppningen mellan Kap Tscheljuskin och Novaja Semlias nordspets mot östra sidan af denna ö och torde vara orsaken till de stora drif-ismassor, som om sommaren äro pressade mot Novaja Semlias ostkust. Enligt min egen erfarenhet och enligt enstämmig utsago af fångstmannen bortsmälter denna is om lwsten nästan fullständigt.

För att bedöma det afstånd, på hvilket den från Obi-Je-nissej kommande strömmen kan undanskjuta drifisen, bör man erinra sig, att äfven en mycket svag ström utöfvar inflytande på isens läge, och att t. ex. strömmen från Plata-floden, hvars vattenmängd dock icke torde uppgå till Obi-Jenissejs, ännu är tydligt märkbar på ett afstånd af 1,500 kilometer från flod-9

mynningen, cl. v. s. på ungefär o gånger så långt håll som utståndet från Dicksons hamn till Kap Tscheljuskin. Den enda hafsvik, som kan jemföras med Kari ska hafvet i afseende å storleken af det område, som genomkorsas af de i viken mynnande floderna, är Mexicanska viken*). Flodströmmarne härifrån anses mägtigt bidraga till Golfströmmen.

Äfven vindarne, hvilka under höstmånaderna i dessa trakter ofta blåsa från nordost, torde i sin mån bidraga att hålla en bred, något så när isfri ränna längs med den här ifrågavarande kuststräckan.

Don erfarenhet vi ega rörande farvattnet från Kap Tschel-juskin österut emot Lena grunder sig hufvudsakligast på iakttagelser af de expeditioner, som fore medlet af förra århundradet af ryska regeringen utsändes att kartlägga Asiens nordligaste del. För ett riktigt bedömande af de resultat, som vunnits, måste man med fullt erkännande af det stora mod, den utomordentliga ihärdighet och den motståndskraft mot mödor och besvärligheter af alla slag, som alltid utmärkt den ryska polarfararn, fortfarande hafva i minnet, att sjöfärderna utfördes med små segelfartyg af ett byggnadssätt, som efter nutidens fordringar är alldeles oanvändbart för farkoster, bestämde för segling i öppet haf, och alltför svagt för att kunna tåla möte mod is. De saknade vidare ej allenast nutidens mägtiga hjelpmedel ångan, utan äfven en ordentlig, för verklig manövrering lämpad segelrigg, samt. voro till hufvudsaklig del bemannade med en besättning från Sibiriens flodstränder, hvilken aldrig förut sett oceanens vatten, erfarit verklig sjögång eller pröfvat seglats bland hafs-is. Med behörigt afseende på dessa förhållanden synas mig nedan anförda resor ovilkorligen tala derför, att man äfven här under hösten bör kunna påräkna ett farbart haf.

Resorna utmed kusten öster om Kap Tscheljuskin utgingo från staden Jakutsk, belägen vid Lenas strand, vid 62° 11. lat., 140 svenska mil från flodmynningen. Här bygdes äfven de farkoster, som användes till dessa färder.

Den första afgick år 1735 under befäl af Marin-löjtnant Prontschischeff. Efter att hafva seglat ned för floden och den 14 Augusti hafva passerat Lenas östra mynningsarm, kringseglades flodens betydliga deltaland. Den 7 September hade man ännu ej nått längre än till Oloneks mynningsvik. Trenne veckor hade således åtgått att segla fram en sträcka, som en vanlig ångbåt skulle kunnat tillryggalägga på en enda dag. Man såg is, men hindrades ej deraf. Deremot fördröjdes fram-

*) Jemför: v. Middenäorff. Heise in Norden u. Osten Sibiriens, (1848) del I s. 50. En uppsats af v. Baer -'"Ober tias Klimat des Tajmurlandes").10

färden af motvind ocli förmodligen på-lands-vind, af hvilken Prontschischeffs fartyg, om det oförsigtigt gifvit sig ut, lätt kunnat kastas mot stranden. Den sena årstiden förmådde Prontschischeff att här lägga upp fartyget för vintern, vid några af pelsjägaro uppbyggda sommarjurtar belägna 72u 54' nordlig lat. Vintern förflöt lyckligt, och det följande året (1736) bröt Prontschischeff åter upp, så snart isförhållandena i Olo-nekviken det mcdgåfvo,

hvilket dock först inträffade den 15 Augusti. Kursen stäldes längs med kusten mot nordost. Här och der möttes drif-is, men det gick dock hastigt framåt, så att han den 1 September nådde 77» 29' n. lat. efter hvad man numera vet i det omedelbara 'grannskapet af Kap Tschel-juskin. Täta ismassor nödgade honom här att vända och nian seglade åter till mynningen af Olonek, som nåddes den 15 September. Kort förut hade fartygets utmärkta befälhafvare dött i skörbjugg och några dagar derpå dog äfven hans unga hustru, som följt honom på den besvärliga färden. Då dessa skörbjuggsfall ej inträffade under vintern utan straxt efter sommarens slut, så bilda de ett ganska märkligt bidrag till bedömande af det sätt, på hvilka den tidens arktiska expeditioner voro utrustade.

En ny expedition framgick 1739 under marinlöjtnant Chariton Laptcw längs med samma kuststräcka. Man lemnade Lena den 1 Augusti och nådde Kap Thaddeus viel 76° 47' den 2 September, efter en seglats som endast utanför Cha-tangabugteu varit besvärad af drif-is. Kap Thaddeus är beläget endast 8 till 9 svenska mil från Kap Tscheljuskin. Man vände här dels med anledning af dris-ismassor, som spärrade vägen vidare,, dels med anledning af den sena årstiden och öfvervintrade innerst i Chatangabugten, som nåddes den 8 September. Följande året sökte Laptcw återvända längs med kusten till Lena, men fartyget krossades utanför Oloneks mynning af drif-is. Efter många besvärligheter och faror lyckades alla man rädda sig till förra årets vinterqvarter. Dels härifrån, dels från Jenissej verkstälde LapteAV sjelf och hans underbefälhafvare, styrman Tscheljuskin, och geodeten Tschekin de följande åren en mängd slädfärder för kartläggningen af don halfö, som längst i nordvest skjuter ut från Asiens fasta land.

Härmed afslutades sjöresorna vester om Lena. Asiens nord-vestligasto udde, som 1742 nåddes från land af Tscheljuskin, en af de mest energiska deltagarne i en stor del af förut anförda resor, kunde ej från sjösidan uppnås och än mindre hade man lyckats att med fartyg tränga från Lena till Jenissej. Prontschischeff hade dock, den 1 September 173U, vändt endast några få minuor, och Laptcw den 2 September 1739 endast omkring 50' från nämnde udde, efter färder i fartyg,11

hvilka tydligen voro alldeles olämpliga för ändamålet. Bland de vidrigheter och motgångar, som de mött under dessa rosor, tyckes ej allenast is utan äfven ogynnsamma och hårda vindar spelat en betydande rol. Af fruktan att icke kunna nå någon lämplig af infödingar besökt vinterstation, vände man dessutom oftast just vid den tid af året, då polarhafven blifva mest isfria. Med behörigt afseende på dessa förhållanden kan man tryggt påstå att något allvarligt hinder för Cap Tschelju-skins kringsegling nämnde år sannolikt icke skulle hafva före-fnnnits för ett ångfartyg behörigen utrustadt för seglats bland is.

Från hafvet mellan Lena och Bering har man vida talrikare och fullständigare iakttagelser än från föregående sträcka. Hoppet om erhållande af skatt och handelsvinst från de vid kusten boende vilda folkslagen lockade äfventyrslystne ryske fångstmän (Promyschlenis) redan fore medlet af 16-hundrata-let att företaga en mängd sjöfärder längs med kusterna. På en karta, som är bifogad förut anförda, på forskningar i de sibiriska arkiverna grundade arbete af Muller, finnas längs med kusten en sjöväg utprickad med påskrift "-Route aiiciennement fort frequentée, Voyage fait par mer en 164.8 par troia vais-seaux russes, äont un est parvenu jusqu' à la Kamschatlca" *).

Beklagligen hafva de närmare omständigheterna vid de flesta af dessa färder blifvit helt och hållet bortglömda, och att vi af en eller annan erhållit några torftiga underrättelser har nästan alltid berott på någon anmärkningsvärd olyckshändelse, på rättstvister eller andra förhållanden, som föranledt myndigheternas ingripande. Detta är till och med fallet med den berömdaste af dessa färder, kosacken Deschnews, rörande hvilken några underrättelser blifvit räddade endast derigenom, att tvist uppstod mellan Deschnew och en af hans kamrater om upptäcktsrätten till en hvalrossbank på Kamschatkas ostkust. Denna färd utgjorde dock en verklig upptäcktsresa, företagen med regeringens bifall, dels för uppsökande af några stora öar i ishafvet, rörande hvilka en mängd berättelser voro gängse bland fångstmännen och infödingarne, dels för utvidgandet af ryssarnes skatteområde öfver do ännu okända trakterna i nordost.

Deschnew afreste den 1 Juli 1648 från Kolyma som befälhafvare för en af do sju, med 30 man bemannade kotscher**),

*) Kartan bär titeln: "Noiivclle carte des découvertes faitcs par desvais-scaux Itussiens etc. Drcssée sur des mémoires authentiqucs de ceux qui ont as-sisté a ccs découvertes, et. sur d'raitres connaissances dont ön rcnd raison dans un mémoirc scparc". S:t Tctcrsbounj à VAcadémic Impérialc des Scicnces 17Ö8."

**) Temligen breda, 12 famnar länga, platta fartyg utan köl. Vanligen framdrefvos (le genom rodd. Endast vid förlig vind begagnades segel. (Wrangels lloise s. -1.)12

af hvilka expeditionen utgjordes. Rörande .fyra af fartygens öde saknar man hvarje underrättelse. Antagligt är, att de snart vände åter, ej att do förolyckats såsom åtskilliga författare förmodat. Trenne under hofäl af kosackcrno. üeschnew och Ankudinow, samt pelsjägaren Kolmogorzow kommo lyckligen till Tsckutskojnos, efter hvad det tycks, i isfritt vatten. Här gjorde Ankudinows farkost skeppsbrott, hvarvid dock manskapet räddades och fördelades på de 2:no andro, som snart blefvo skilda åt. Deschnew fortsatte färden längs Kamschatkas ostkust till Anadir, som uppnåddes i Oktober. Akuninow tyckes till och med hafva uppnått Kamschatka-flodens mynning, hvarest han slog sig ned bland infödingarne och slutligen dog af skörbjugg.

Följande året 1649 seglade Staduchin återigen under sju dygn österut från Kolyma till grannskapet af Tsckutskojnos, i ett, så vidt man af den bristfälliga berättelsen kan sluta, isfritt haf. Beschnews egen uppfattning af hafvets segelbarhet kan inses deraf, att han vid Anadir lät insamla virke för att, sedan hans eget fartyg förlist, bygga sig nya kotsclier. Med dessa ville han sända till Jakutsk dou skatt af pelsvaror, som uppburits af infödingarne. Han måste dock af en lätt förklarlig brist på material till nya farkosters byggande afstå från sin föresats, hvarvid han tillika anmärker, att hafvet kring Tsckutskojnos ej alla år är isfritt.

En mängd resor från de sibiriska floderna norrut hafva vidare efter Nischni Kolymsks anläggning genom Michael Staduchin 1644 utförts med anledning af de rykten, som voro gängse bland infödingarne vid kusten, om tillvaron af stora bebodda, på slcog, pelsvaror, kvalrosständer och mammutben rika öar i det sibiriska ishafvet. Ofta bestridda, men doclc åter af folk- eller jägartron ihärdigt upptagne, hafva dessa rykten slutligen i hufvudsaken besannats genom upptäckten af de Ny-Sibiriska öarne, af "Wrangelsland och af den öster om Bering-sund belägna delen af norra Amerika, hvars naturbeskaffenhet gifvit anledning till det gyllene sagoskimmer, hvarmed folktron med orätt utsmyckade de verkliga öarne i ishafvet.

Samtliga dessa försök att från den sibiriska kusten tränga i öppet haf norrut hafva misslyckats af det enkla skäl, att ett öppet haf redan vid en frisk segelbris var lika förderfligt för de fartyg, som stodo den djerfve men illa utrustade sibiriske polarfararn till buds, som ett isfyfdt haf, ja farligare, ty i det senare fallet kunde man, om fartyget krossades, oftast rädda sig på isen och hade då blott att kämpa mot ]langer, snö, köld och andra svårigheter, vid hvilka de flesta från barndomen varit vana, men i det öppna hafvet krängde det illa byggda, svaga, med lerblandad mossa diktade och med vidjor13

hopsydda fartyget läck redan vid en obetydlig sjögång, och var vid starkare hjelplöst förloradt, i fall ej nödhamn snart kunde nås.

Man föredrog snart att söka nå öarne genom slädfärder på isen och upptäckte sålunda slutligen bela den betydliga ögrupp, som benämnes Nya Sibirien. Öarne blefvo ofta besökta af fångstmän, hufvudsakligast för insamlande af mammutbetar, af hvilka stora massor jemte ben af mammut, noshörning, får, oxar, hästar m. m. finnas inbäddade i härvarande ler-och sandlager. Sedermera hafva de blifvit fullständigt kartlagde under de Hedenströmska expeditionerna, utrustade af ryska rikets kansler grefve Rumänzow 1809—1811, och under löjtnant Anjous expedition 1823. Hedenströms expeditioner verkstäldes sålunda, att man innan islossning inträffat öfverreste med slädar dragna af hundar på isen till öarna, tillbragte sommaren derstädes och om hösten, då hafvet blifvit isbelagdt, återvände. Då fråga är om hafvets segelbarhot skulle dessa, på ett särdeles förtjenstfullt sätt utförda expeditioner, hafva stort intresse isynnerhet genom iakttagelser från land rörande isens beskaffenhet om hösten, men i den korta berättelsen om Hedenströms färder, som linnes intagen i Wrangels Resa s. 99—119, den enda källa, som i detta afseende varit mig tillgänglig, beröres denna fråga ej med ett enda ord*). Deremot hafva genom hr Sibiriakoff^ försorg upplysningar rörande denna för vår expedition vigtiga fråga blifvit lemnad af inbyggare i norra Sibirien, hvilka hafva till födkrok insamling af mammutbetar å den ifrågavarande ögruppen. Eldigt dessa

berättelser blir hafvet mellan norra Asiens kust och Nya Sibiriska öarne årligen temligen isfritt.

En särdeles märkvärdig upptäckt gjordes år 1811 af Hedenströms följeslagare, jakutske borgarn Sannikow. Han fann nemligen på vestkusten af ön Kotelnoj lemningar af en groft upptimrad vinterboning i granskapet af vraket efter ett fartyg, af belt olika byggnadssätt mot de, som brukas i Sibirien. Dels häraf, dels af en mängd redskap, som lågo kringströdda på stranden, drog Sannikow den slutsatsen, att en fångstman från Spetsbergen eller Novaja Semlia blifvit vinddrifven hit och jemte sitt manskap uppehållit sig härstädes en tid. Inskriften på ett i grannskapet af stugan befintligt grafkors uttolkades beklagligen icke.

Under den "stora nordiska expeditionen11**) gjordes äfven

*) Wrangels egna resor utfördes om vintern med hundslädar på isen och lemna, så intressanta de än äro i många andra hänseenden, iclco något omedelbart bidrag till kännedomen om isförhållandena under sommaren och hösten.

**) Så benämnes med ett gemensamt namn de många ryska expeditioner, som under åren 1734—1743 utsändes från Dwina, Obi, Jenissej, Lena oeb Kamscliatka mot Norra Ishafvet.14

några försök att från Lena tränga österut. Uet första stod under befäl af löjtnant Lassinius .1735. Han lemnade den 21 Augusti Lenas ostligaste mynningsarm, framsoglade 120 verst mot öster och mötte här drifis, som nödgade honom att söka en hamn vid kusten. Här tillbringades vintern med den olyckliga påföljd, att chefen sjelf och större delen af expeditionens 52 man omkommo af skörbjugg.

Följande året 1736 utsändes åt samma håll en ny expedition under löjtnant ümitrij Laptew. Med Lassinii fartyg försökte han i medlet af Augusti segla österut, men mötte snart mycket drifis. Redan i slutet af månaden, den tid då sjöfärden egentligen bort bötjas, vände ban derför åter till Lena.

Ar 1739 företog Laptew sin tredje resa. Han framträngde till Indigirkas mynning, hvilken tillfrös den 21 September, och öfvervintrade der. Följande året fortsattes färden något bortom Kolymas mynning, till Kap Stora Baran o w, hvarest framfärden mot öster den 26 September hindrades af drifis. Efter att hafva återvändt till Kolyma och öfvervintrat vid Nischni Kolymsk sökte ban året derpå ytterligare att i några under vintern nybygda stora båtar tränga öster ut — dock till följd af dimma, motvind och is utan framgång. Vid bedömande af det resultat dessa resor lemnat, måste man taga i betraktande de ytterst olämpliga fartyg, med hvilka färderna företogos, i början med en dubbelslup bygd i Jakutsk (1735), sedermera med 2:ne i Nischni Kolymsk bygda båtar. I. fall man får sluta sig till dessa fartygs beskaffenhet af de, som nu användas på de sibiriska floderna, så måste man snarare förvåna sig öfver att någon på dem kunde våga sig ut på ett verkligt haf, än anse de nu omnämnda mindre lyckliga färderna som bevis derpå, att utsigt här ej förefinnes att framtränga med ett efter nutidens fordringar bygdt och med ångkraft försedt fartyg.

Det återstår mig slutligen att omtala de få försök, som gjorts, att från Beringsund tränga mot vester.

üeschnews färd från Lena genom Beringsund till Anadirs mynning år 1648, blef under förloppet af omkring ett århundrade alldeles okänd ända till dess Miiller ur de sibiriska ar-kiverna framletade enskildheterna af såväl denna, som åtskilliga andra färder längs med Sibiriens nordkust. Att minnet af dessa märkliga färder blifvit bevaradt åt efterverlden, beror såsom nämdt är, dock uteslutande på tillfälliga omständigheter, rättstvister och dylikt, hvilka föranledt skrifver| till och från myndigheterna. Om andra likartade företag hafva vi belt säkert icke någon kunskap, oaktadt man då och då lin nor antydningar, att det nordliga hafvet fordom ofta varit befaret. "Vid redogörelse för de af myndigheterna anordnade expeditionerna händer det t. ex. ofta, att man omtalar mötet med fångst-15

eller handelsmän, som färdades längs med kusten för enskild räkning. Dessa resor beaktades dock föga ocli ännu 81 år efter Deschnews färd var tillvaron af ett sund mellan Asiens nordöstra och Amerikas nordvestra udde alldeles okänd, eller åtminstone betviflad. Ändtligen genomseglade Bering 1729 ånyo sundet och fäste vid detsamma sitt namn. Han fram-seglade dock ej synnerligen långt (till 172 gr. vestlig lon-git.) längs mod Asiens nordkust, oaktadt ban icke tyckes hafva mött något ishinder. Nära femtio år derefter afslutade Cook i dessa

farvatten den följd af glänsande upptäckter, hvarmed han riktat den geografiska vetenskapen. Efter att 1778 bafva seglat ett godt stycke österut längs med Amerikas nordkust vände ban mot vester, uppnådde der 180:de longitudsgraden den 29 Augusti. Möte med is afskräckte honom att härifrån söka framtränga vidare mot vester och för någon egentlig seglats bland is lär hans fartyg knappast varit utrustadt eller lämpadt.

Sedan Cooks tid känner man 3:ne expeditioner, som från Beringsund seglat vester ut. Den första var en amerikansk expedition under kaptenen Rodgers 1855. Han uppnådde efter hvad det tycks i öppet vatten Kap Jakans longitud (176 gr. ost från Greirw.). Den andra var den engelska hvalfånga-ren Long, som 1867, letande efter en ny gifvande hvalfångst-plats, seglade från Beringsund längre mot vester än någon fore honom. Redan den 10 Augusti nåddes Tscliaunbays longitud (170 gr. ost från Greirw.). Han var ute på hvalfångst, ej på upptäcktsresor, och vände här, men uttalar i den korta berättelse ban lemnat om sin resa "den bestämda öfvertygelsen, att en sjöresa från Beringsund till Atlantiska oceanen hör till möjligheternas område och tillägger att om ock denna sjöförbindelse icke kommer att hafva någon kommerciel betydelse, så bör dock en sjöförbindelse mellan Lena och Bering blifva af nytta för tillgodogörande af nordliga Sibiriens produkter *). Slutligen har under sistlidna år en rysk expedition blifvit utsänd för att från Beringssund nå Wrangelsland. Enligt meddelande i tidningarna hindrades ban af is såväl derifrån som från att segla långt mot vester.

Genom herr Sibiriakoff hafva upplysningar infordrats från nordliga Sibirien rörande isförhållandena i det utanför liggande hafvet. Nufnera tyckes dock fångsten i dessa trakter aftagit så betydligt, att endast få personer funnits, som kunnat lemna något besked på de uppstälda frågorna.

I Jakutsk fanns sålunda endast en enda man (en prest), som varit vid Ishafvets kust. Han berättar, att hafvet vid

*) Petermann. Mittkeilimgen 1868 s. 1 ocli 1809 s. 32.16

frånlandsvind blir isfritt, men att isen åter vid pålandsvind kommer tillbaka ocb derigenom utsätter de fartyg, som ej hinna nå någon säker hamn, för stor fara.

En annan af brefskrifvarnc meddelar på grund af iakttagelser under Tschikanowskis expedition, att hafvet 1875 litanior Olonek var helt och hållet isfritt, men tillägger tillika, att året i detta hänseende var ett undantagsår. Ej allenast om sommaren men äfven om vintern är den nordliga oceanen stundom isfri, och på ett afstånd af 200 verst från kusten är hafvet öppet äfven om vintern, ovisst dock i hvilken utsträckning. Det senare förhållandet bekräftas äfven genom Wrangels resor med hundslädar på isen 1821—1823.

En tredje person säger: "Enligt de underrättelser jag erhållit, är den norra kusten från Lenas till Indigirlcas mynning fri från is från Juli till September. Nordlig vind för is mot kusten, men icke i stora massor. Enligt deras iakttagelser, som söka mammutbetar, är hafvet isfritt ända till södra delen af de Ny-Sibiriska öarne. Det är sannolikt, att just dessa öar bilda ett skydd mot isen i det Werchnojanska distriktet. Annorlunda förhåller det sig på den Kolymska kuststräckan, och kan man blott från Beringsund kemma till Kolyma, så nog kan man komma från Kolyma till Lena."

Förhållandet, att isen om sommarn vid sydliga vindar drifves bort från kusten, men ej längre än att den i större eller mindre mängd återkommer vid nordlig vind, bekräftas ytterligare af andre brefskrifvare och synes mig visa, att de Ny-Sibiriska öarne och Wrangelsland endast utgöra länkar i en vidsträckt parallelt med Sibiriens nordkust fortlöpande ögrupp, som å ena sidan hindrar isen från det mellanliggande hafvet att fullständigt drifva bort och gynnar isbildningen om vintern, men å andra sidan skyddar kusten för den norr om öarne bildade egentliga polarisen. De berättelser jag har anfört gälla för öfrigt hufvudsakligast sommarmånaderna. Likasom i det förut ännu sämre beryktade Kariska hafvet, torde isen äfven liär om hösten för det mesta smälta bort, så att man vid denna årstid kan påräkna ett temligen öppet haf.

De flesta af de brefskrifvare, som lemnat underrättelser om isförhållandena i det Sibiriska polarhafvet, sysselsätta sig ytterligare med de rykten, som spridt sig i Sibirien, att amerikanska hvalfångare skulle från kusten varit sedda långt vesterut. Riktigheten häraf förnekas alltid på det bestämdaste. Dessa rykten hvila dock åtminstone till en del på en verklig grund. Jag har nemligen personligen träffat en hvalfångare, som i trenne år från ett

hvalfångärefartyg drifvit handel med kustinnevånarne mellan Kap Jakan och Beringsund. Han var fullt öfvertygad, att man åtminstone vissa år skulle kunna segla17

från Beringsund till Atlantiska oceanen. En gång hade kan återvändt genom Beringsund först den 17 Oktober.

Af hvad jag sålunda anfört framgår:

Att den norr om Sibiriens nordkust belägna oceanen mellan Jenissejs mynning och Tsckaunbay aldrig plöjts af kölen på ett verkligt sjödugligt fartyg, än mindre befarits af någon för färd bland is särskildt utrustad ångare.

Att de smärre fartyg, med hvilka man sökt befara donna del af verldshafvet, aldrig vågat sig synnerligen långt från kusten.

Att ett öppet haf vid frisk vind varit för dem lika förderflig^ ja förderfligare än ett haf betäckt med drif-is.

Att de nästan alltid sökt någon lämplig vinterhamn just vid den tid af året, då hafvet blir mest isfritt, nemligen sen-sommarn eller hösten.

Att detta oaktadt hafvet från Kap Tscheljuskin till Beringsund upprepade gånger befarits, om man ock ej lyckats tillryggalägga bela sträckan på en gång.

Ätt det under vintern längs med kusten, men förmodligen ej i det öppna hafvet, bildade istäcket hvarje sommar brytes och ger upphof till vidsträckta drif-isfält, som än af på-lands-vind drifves mot kusten, än af sydlig vind drifves ut till hafs, dock aldrig längre än att isen kommer åter efter några dagars nordlig vind, hvadan det synes sannolikt, att det Sibiriska hafvet är så att säga afstängdt från det egentliga polarhafvet genom en serie öar, af hvilka man för närvarande endast känner Wrangelsland och de öar, som bilda Nya Sibirien

Med. anledning häraf synes det mig sannolikt, att en för ändamålet väl utrustad ångare skall kunna, utan att möta alltför många svårigheter, åtminstone till följd af ishinder, under hösten på några få dagar framtränga denna väg och derigenom ej allenast lösa en för århundraden tillbaka uppstäld geografisk uppgift, utan äfven blifva i tillfälle att med alla de hjelpmedel, som numera kan ställas vetenskapsmannen till buds, i geografiskt, hydrografiskt, geologiskt och naturkistoriskt kän-seende undersöka ett förut i detta hänseende nästan okändt haf, af ofantlig utsträckning.

Hafvet norr om Beringsund besökes numera af hundratals hvalfångare, och vägen derifrån till amerikanska och europeiska hamnar utgör derför en mångbefaren sjöfartsstråt. För få årtionden tillbaka var detta dock ingalunde fallet. Berings, Cooks, Kotzebues, Beechey's m. fl. resor ansågos då såsom djerfva, af lyckan gynnade forskningsexpeditioner af stor vigt och betydelse i vetenskapligt hänseende, men utan någon omedelbar praktisk nytta. För snart halfannat århundrade till-

218

baka gälde detsamma om Spångbergs resa från Kamtschatka till Japan år 1739, hvarigenom ryssarnes upptäcktsfärder i nordligaste delen af Stilla Oceanen sammanbands med hollän-darnes och portugisernas till Indien, Sundaöarne och Japan, och i fall det skulle lyckas för vår expedition att efter Asiens kringsegling nå Suezkanalen, så möter här ett storverk, som mer än något annat utgör en erinran derom, att hvad som i dag till och med af sakkunnige förklaras för omöjligt, ofta nog i morgon är genomfördt.

Jag är äfven fullt öfvertygad derom, att en seglats längs med Asiens nordkust, ifall ej alltför ogynnsamma omständigheter sammanstöta, ej allenast är utförbar, utan äfven att den kommer att blifva af oberäknelig praktisk betydelse, ingalunda omedelbart såsom en ny handelsstråt, men väl medelbart genom det insegel, som härigenom skulle lemnas på den praktiska användbarheten af en sjöförbindelse mellan nordliga Skandinaviens hamnar och Obi-Jenissej å ena sidan och mellan Stilla Oceanen och Lena å den andra.

Skulle mot förmodan expeditionen ej lyckas utföra det uppgjorda programmet i sin helhet, så bör den dock icke blifva förfelad. I så fall bör expeditionen under en längre tid komma att uppehålla sig vid ställen på Sibiriens nordkust, lämpliga för vetenskaplig forskning. Hvarje mil bortom Jeuissejs mynning är ett steg framåt till en

åillständig kännedom om vårt jordklot, ett mål som en gång måste uppnås, med större eller mindre uppoffringar, och till hvilket det är en hederssak för hvarje bildad nation att i sin mån bidraga.

Vetenskapsmannen blir i dessa förut obesökta farvatten i tillfälle att lemna svar på en mängd frågor rörande polarländernas forna och nutida beskaffenhet, af hvilka mer än en i och för sig är af tillräcklig vigt och betydelse för att föranleda en sådan expedition, som den nu ifrågavarande. Endast några få af dessa frågor må det tillåtas mig att här påpeka.

Om man undantager den del af det Kariska hafvet, som de 2:ne senaste svenska expeditionerna utforskat, saknar man för det närvarande hvarje kunskap om alg- och djurlifvet i det haf, som sköljer Sibiriens nordkust. Helt säkert möter oss här, i motsats mot hvad man hittills antagit, samma rikedom på djur och växter som i hafven kring Spetsbergen. I Sibiriens ishaf böra växt- och djurformerna, så vidt man på förhand kan döma, uteslutande utgöras af lemningar från den glacial-tid, som närmast föregått nutiden, något som icke är fallet i de polarhaf, der golfströmmen utbreder sitt vatten och dit den sålunda för former från sydligare trakter. Men en fullständig och säker kännedom derom, hvilka djurformer äro af glacialt och hvilka af atlantiskt ursprung, är af genomgripande bety-19

delse ej allenast för zoologien och djurgeografien utan iifven för Skandinaviens geologi och särskildt för kännedomen om våra lösa jordlager.

Få vetenskapliga fynd eller upptäckter hafva så mägtigt fängslat såväl lärdes som olärdes intresse, som upptäckten i Sibiriens frusna jord af kolossala elefantlemningar, stundom ännu väl bibehållna med hull och hår. Hithörande fynd hafva mer än en gång varit föremål för vetenskapliga expeditioner och noggranna undersökningar af framstående lärde, men dock är mycket ännu gåtfullt med afseende å en mängd omständigheter, som stå i samband med Sibiriens mammutperiod, hvilken kanske varit samtidig med vår glacialtid. Särskildt är vår kännedom om de djur- och växtformer, som lefde samtidigt med mammuten, högst ofullständig, oaktadt man vet, att i de nordligaste från land svårtillgängliga delarne af Sibirien smärre kullar förekomma, betäckta med ben af mammut och andra med den samtida djurformer, och att man öfverallt derstädes träffar så kalladt noakträ, d. v. s. halfförstenade eller förko-lade växtlemningar från flere olika geologiska tidskiften.

Öfver hufvud taget är en så fullständig utredning som möjligt af de svårtillgängliga polartrakternas geologi ett nödvändigt vilkor för kännedomen om vårt jordklots forna historia. För att bevisa detta behöfver jag blott erinra om det epokgörande inflytande, som utöfvats på geologiens läror genom upptäckten i polarländernas berg och jordlager af praktfulla växtlemningar från vidt skilda geologiska tidskiften. Äfven på detta fält bör en expedition till Sibiriens nordkust kunna vänta rika skördar. Dessutom träffar man i nordliga Sibirien lager, som blifvit afsatta ungefär samtidigt med södra Sveriges kolförande bildningar och som derför innehålla försteningar af djur- och växter, hvilka .just nu äro af alldeles särskildt intresse för den geologiska vetenskapen inom vårt eget land, med anledning af de fynd af praktfulla växtförsteningar, som under de senare åren blifvit gjorda flerestädes hos oss, och som gifva oss en så liflig bild af den subtropiska vegetation, som fordom betäckt den Skandinaviska halfön.

Få vetenskaper torde en gång komma att lemna så vigtiga praktiska resultat som meteorologien, — ett förhållande eller snarare en redan delvis realiserad förhoppning, som vunnit allmänt erkännande genom de betydande medel, som i alla bildade länder blifvit anslagna till upprättande af meteorologiska byråar och till uppmuntrande af meteorologiska forskningar. Men väderleksförhållandena i ett land äro så beroende af temperatur, vind, lufttryck m. m. i långt aflägsna trakter, att lagarne för ott lands meteorologi endast kunna utredas genom sammanställning af iakttagelser från de mest aflägsna20

länder. Flere internationela meteorologiska företag hafva derför redan kommit till stånd, och man kan nästan betraktade olika ländernas meteorologiska institutioner såsom olika afdelningar af ett och samma, öfver, hela jorden fördeladt embets-verk, genom hvilkas endrägtigt samarbete det förosatta målet en gång skall uppnås. Men bortom de ställen, för hvilka årliga observationsserier kunna erhållas, finnas trakter af tusentals qvadratmil? omfång, från hvilka ännu inga eller endast spridda iakttagelser erhållits, och dock har man just här nyckeln till

många eljest svårförklarliga väderleksförhållanden inom Europas kulturländer. Ett sådant meteorologiskt område, okändt men af yttersta vigt, bildar det norr om Sibirien belägna Ishafvet och der belägna land och öar. Det är för Europas och Sveriges meteorologi af stor vigt att erhålla tillförlitliga uppgifter om landfördelningon, isförhållandena, lufttrycket och temperaturen i denna i detta hänseende ännu föga kända del af jordklotet, och den svenska expeditionen kommer här att hafva ett forskningsmål af direkt betydelse för vårt eget land.

I viss mån kan detsamma sägas om de bidrag, som från dessa trakter kunna erhållas till kännedomen af de jordmagnetiska förhållandena, af norrskenet m. m. Härtill komma undersökning af djur- och växtverlden i förut i detta hänseende okända länder, etnografiska forskningar, hydrografiska arbeten o. s. v.

Jag har naturligtvis här endast kunnat lemna en kort antydan om de vetenskapliga frågor, som möta expeditionen under ett längre uppehåll vid Sibiriens nordkust, men det, som anförts, torde vara nog för att visa, att expeditionen, äfven om dess geografiska mål ej skulle uppnås, bör kunna värdigt ansluta sig till likartade företag, som förut utgått från Sverige ocb som ländt vetenskapen till gagn och det svenska namnet till heder.

Skulle expeditionen åter, som jag hoppas, temligen obehindradt och således inom en jemförelsevis kort tid kunna nå Beringsund, så blir visserligen den tid, som under vägen kan egnas naturhistoriska forskningar, allt för kort för en lösning af många bland de vetenskapliga frågor jag här anfört. Men oberäknadt det verldshistoriska sjöfartsproblem, som då blifvit löst, böra äfven då ofantligt vigtiga och omfattande bidrag-kunna erhållas till kännedomen om de geografiska, hydrografiska, zoologiska och botaniska förhållandena i Sibiriens ishafj ocli bortom Beringsund möter expeditionen andra länder med en mer yppig och vexlande natur, der andra, oss kanske mindre närliggande, men derför för vetenskapen i dess helhet ej mindre vigtiga frågor taga forskarens uppmärksamhet i anspråk och lemna en rik belöning för hans arbete ocli möda.Det är dessa betraktelser, som legat till grund för uppgörande af planen för den expedition, hvarom här är fråga.

Min afsigt vore att i början af Juli månad 1878 lemna Sverige i en för fart bland is särskildt bygd ångbåt, som provianteras för högst 2:ne år och som, utom en vetenskaplig stab af fyra eller fem personer och fyra i Norge förhyrde fångstmän, är bemannad med en sjöofficer, en läkare samt högst aderton man underbefäl och manskap, helst frivillige från Eders Kongl. Maj:ts flotta. Kursen ställes i början till någon lämplig hamn på Norges nordkust, hvarest kol intages. Härifrån ställes kosan till Matotschkinsundet på Novaja Semlia, hvarest gynnsamt tillfälle inväntas till passerandet af det Kariska hafvet. Sedermera fortsattes färden till Dicksons hamn vid Jenissejs myilning, som jag hoppas kunna uppnå i första hälften af Augusti. Så snart omständigheterna det medgifva, fortsätter expeditionen härifrån färden i den öppna vattenränna, som Obis eller Jenissejs vattenflöden ovilkorligen måste bilda längs med kusten till Kap Tscheljuskin, möjligen med några mindre slag åt nord-vest för att se till, om ej någon större ö förefinnes mellan nordliga delen af Novaja Semlia och Norra Sibirien.

Vid Kap Tscheljuskin möter expeditionen det enda ställe på den föreslagna vägen, der något mindre fartyg ej framseg-lat, och detta ställe anses kanske med rätta som det för ett fartyg svårast passerbara under hela nordostpassagen. Då Prontschischeff 1736 i små, med otillräckliga hjelpmedel bygda flodfartyg nådde några få minuter från denna Asiens nordvestligaste udde, borde det dock för vårt, med alla nutidens hjelpmedel utrustade fartyg ej möta några allt för stora svårigheter att segla fram härstädes, och i så fall hafva vi sannolikt temligen öppet vatten mot Beringsund, som borde kunna nås innan slutet af September.

Om tid och isförhållandena det medgifva, vore det önskligt, att expeditionen under denna färd gjorde några slag mot norden för att tillse, om ej land förefinnes mellan Ivap Tscheljuskin och den Nysibiriska ögruppen samt mellan den sistnämnda och Wrangelsland. Från Beringsund tages vägen, med de uppehåll som omständigheterna kunna föranleda, först till någon asiatisk hamn, från hvilken underrättelser kunna sändas till hemlandet, och derpå vidare rundt Asien till Suez. Skulle expeditionen blifva hindrad att framtränga vidare öster om Kap Tscheljuskin, får det bero på förhållandena, hvilka det är svårt att på förhand förutse, om den omedelbart skall återvända till Europa, i hvilket fall expeditionens fartyg, utrustning och bemanning genast kunna användas för något annat ändamål, eller om den bör öfvervintra i någon lämplig hamn i Tajmurs, Pjä-sinas eller Jenissejs mynnings vikar. Skulle åter öster om Kap22

Tscheljuskin ishinder möta, så bör hamn sökas å någon lämplig plats på Sibiriens nordkust, hvarifrån under följande sommar tillfälle erbjuder sig till vigtiga forskningar i det sibiriska ishafvet och under sommarens lopp belt säkert äfven något gynnsamt tillfälle yppar sig att, dä sydliga vindar drifvit isen från kusten, nå Beringsund. Sannolikt erhåller man äfven tillfälle att, om öfvervintring ifrågakommer, från de ifrågasatta vinterkvarteren sända bref till hemlandet.

Naturligtvis är den expedition, för hvars reseplan jag har redogjort, liksom hvarje företag såväl till lands som sjös, utsatt för en mängd tillfälliga omständigheter, svåra att förutse och omöjliga att till sina följder beräkna. Genom dessa kan expeditionen i förtid blifva afbruten eller urståndsatt att med nödig kraft och ihärdighet fullfölja det uppgjorda programmet. Men om något dylikt ej inträffar, om expeditionen förskonas från sjukdom, skeppsbrott och andra oförutsedda olyckshändelser, så bör den, enligt hvad ofvanför framhållits, oberoende af isförhållandena i det än så föga kända haf, expeditionen har till uppgift att undersöka, kunna återvända med resultat, som ej allenast böra blifva af stor betydelse för kännedomen om vårt jordklot, dess geografi, forna geologiska historia, djur och växtverld och af praktisk nytta för en utvidgad sjöfart i det norra ishafvet, utan äfven af omedelbar betydelse för en riktig tolkning af en mängd naturföreteelser inom fosterlandet. Vidare böra väl vi, lika litet som verldens största sjömagt, förbise det inflytande, resor af detta slag utöfva på sjömanskapet, så väl omedelbart genom don vana vid mödor och faror af mångahanda slag, som dylika expeditioner meddela, som medelbart för svenska sjömanskåren i sin helhet genom det höjande af sjelfkänsla!), som medvetandet af kamraters pligttrogenhet, mod och ihärdighet alltid medför.

Såsom ett erkännande af de åsigter, jag här framhållit, vågar jag anföra det intresse, med hvilket den här framlagda reseplanen omfattas af Hans M:t konungen, som behagat taga expeditionen under sitt höga skydd och för densamma af egna medel anslagit ett mycket betydligt penningebelopp, äfvensom de rikliga bidrag till dess utförande, som lemnats dels afsam-me svenske mecenat, som under senare åren utrustat så många vetenskapliga expeditioner till aflägsna trakter af vårt jordklot, dels af en sibirisk godsägare, som med upplyst intresse omfattat alla företag, som kunnat bidraga till utvecklingen af hans fosterlands rika naturtillgångar.

En expedition till obekanta länder och haf är dock förenad med så många omkostnader, att de till mitt förfogande stälda medel, så rikliga de än synas vara, medgifva anskaf-23

fanrlct af ett fullt ändamålsenligt fartyg mod tillräcklig utrustning ocli bemanning samt tillräckliga vetenskapliga krafter ocb hjelpmedel, endast så vida expeditionen kan påräkna ett likartadt understöd från K. M:ts flotta, som kommit expeditionerna 1868 och 1872—73 till dol, och vågar ]ag derför i djupaste underdånighet anhålla:

Att det för expeditionens räkning inköpta, redan i mycket godt stånd befintliga ångfartyget Vega måtte få vid Eders K. M:ts flottas varf i Karlskrona försättas i för ändamålet fullt sjödugligt skick, förses med nödigt kolförråd och provianteras för högst 2:ne år; att de af flottans befäl och manskap, hvilka såsom frivillige deltaga i expeditionen, måtte få räkna sig till godo, under den tid do deltaga i expeditionen, sjöaflöning och andra tj en sterner iter, på samma sätt som under en örlogsexpedition, äfvensom att expeditionen, för såvidt expeditionens fartyg föres af en officer vid Eders K. M:ts flotta och till största delen bemannas med frivillige af flottans underbefäl och manskap, meddelas rättighet att föra örlogsflagg.

Med djupaste undersåtlig vördnad, trohet och nit framhärdar

Stormäktigste, Allernådigste konung!

Eders K. M:ts underclånigste, tropligtigste tjenare och undersåte

A. E. Nordenskiöld.

Stockholm don 14 Juli 1877.